



TITLE:

海運市場について

AUTHOR(S):

小島, 昌太郎

CITATION:

小島, 昌太郎. 海運市場について. 経済論叢 1928, 27(2): 223-238

ISSUE DATE:

1928-08-01

URL:

<https://doi.org/10.14989/129659>

RIGHT:

會學濟經學大國帝都京

叢論濟經

號二第

卷七十二第

行發日一月八年三和昭

論叢

租稅分類の一案

法學博士

神戸正雄

特殊社會學概念の批判

文學博士

米田庄太郎

經濟靜態について

文學博士

高田保馬

說苑

財政以外の課稅目的

經濟學博士

汐見三郎

海運市場に就て

經濟學博士

小島昌太郎

經濟法の概念

經濟學士

橋本文雄

雜錄

米國の地方自治と財政

經濟學士

中川與之助

土佐藩に於ける武家の借滯作配

法學士

松好貞夫

貨幣數量說への一考察

經濟學士

松岡孝兒

百姓一揆發生の季節

經濟學士

黒正巖

法令

治安維持法中改正・重要輸出品取締規則

海運市場について

小島 昌 太 郎

一 定期船腹の供給

海運勞務が需要せられ、供給せられ、その取引が行はれて運賃の決定する所が、海運市場 (Marine Market or Shipping Market) である。一つの商港は、大抵一つの高運市場である。

海運勞務には、定期船勞務と不定期船勞務との二つがある。

一つの海運市場に於ける定期船勞務の供給者は、その商港を含む航路に成立して居る海運同盟、即ちコンファレンスに加盟せる定期船會社のみである。コンファレンスが、その航路に於て、同盟の力により、定期船勞務の供給を獨占して居るからである。

尤も、コンファレンスの獨占は、嘗て述べたるが如く、必ずしも絶對的なものではなく、常に、外部よりの潜在的競争に圍まれて居るものであるから、コンファレンス加盟者が甚だしく荷主の不満を買はざる範圍内に於てのみ維持し得るものである。若し、荷主に、甚だしき不満を買ふことがあるならば、新らたなる海運業者が定期船腹の供給者として現はれ来る。

1) 「海運同盟論」第五章、第三節參照。

新たなる定期船腹の供給者が現はるゝ場合には、海運市場は、運賃戦(Freight War)の舞臺となる。併し乍ら、この運賃戦なるものは、その勝敗いづれの側に決するも、その結果は、再びコンファレンスの獨占となる。新たなる定期船腹の供給者が、敗退したる場合は、コンファレンスが獨占的地位を固むる譯であり、コンファレンス側が競争者を排撃し得ざる場合には、結局、妥協によりて、これをコンファレンスの一加盟者として包容することゝなるからである。故に、一つの海運市場に於ける定期船腹の供給者は、要するに、コンファレンス加盟の會社のみであると言ふことが出来る。

二 不定期船腹の供給

今日、一般に不定期船事業といはるゝものには、三様の形態がある。第一は、自己の所有船舶を運用する形態である。この場合には船舶の所有とその運用とが合一して居つて、所有に對する報酬と運用に對する報酬とを併せ得んことを目的とするものである。第二は、單に船舶を所有して、これを他人に運用せしめるの形態である。即ちこれを他人に運用せしむることによりて報酬を受くるを目的とするのである。換言すれば、船舶の所有に對する報酬を目的とするのである。第三は、第二に對應する形態で、他人の所有船を運用し、單にその運用に對する報酬を目的とす

るものである。第二と第三に於ては、船舶の所有と運用とが分離して居る形態である。

他人の所有船を運用する形態には、更に船舶の借入(hiring of ships)と傭船(chartering of ships)とがある。船舶の借入は、單なる物としての船舶を賃借することであつて、この場合には運用者は、船長及びその他の乗組員を自己の手にて傭入れ、これを乗船せしめて、運送機關であり、活動體である所の船舶となして運用するのである。傭船の場合にありては、船舶の所有者が、これを運送機關たり活動體たる所の船舶に仕立てるため、自ら船長及びその他の乗組員を傭入れて、これを乗組ましめ、以て運送機關として運用者に提供するのである。今日、不定期船事業に於ては、主として傭船の方法が行はれて居る。従つて、當業者は、船舶賃貸借をも裸傭船といふ。

不定期船業者は、自ら船舶を所有して、ときにより、市場運賃が有利なる場合には、自らこれが運用者として荷主に對して海運勞務の供給者となり、ときにより、寧ろ有利なる傭船料の支拂者を見出す場合には、所有船を傭船として彼の運用に供給する。そして、また、ときにより自ら運用者として運賃を儲けることが有利なる場合に自己の所有船腹が不足なるときには傭船の需要者となつて海運市場に現はるゝものである。

右に述ぶるが如く、不定期船事業に於ては、船舶の所有とその運用とが分離して傭船運用といふことが行はれて居るのであるから、不定期船腹の供給といふことには、二つの意味がある。一

つは所有の船舶を運用者へ供給することであり、他の一つは運送機關たる船舶を以てする海運業務の供給である。このいづれの場合に於ても、一つの海運市場に於ける不定期船腹の供給者はその商港に現に存在せる不定期船の所有者又は運用者だけではなく、寧ろその商港に聯絡をもつ範圍内の世界各航路に航海しつゝある所の不定期船の所有者又は運用者、並びに同じくその商港に聯絡をもつ範圍内の世界各地方の商港に碇泊してゐる所の不定期船の所有者又は運用者である。

かくて、不定期船事業といふものは、世界の如何なる港灣にも出入することが出来る船舶を所有するものと、如何なる種類の大量貨物をも輸送することを目的としてこれを運用とするものが、合體して、その營業の地域を限定することなく、その就役航路を固定することなく、荷物の出廻りに従つて、有利なる備船料と運賃とを索めて、到る所の海面に活動するものである。

故に、多數の船舶を所有し若しくは運用せる大規模の不定期船事業に於ては、世界到る所の主要商港に代理店を置き、若しくは仲立人を利用して、備船船腹若しくは運送業務の需要者を索むるのであつて、それがため、公衆用のあらゆる通信機關を以て、日々、主要なる各海運市場の市況報告を蒐集し、これにより、その需要供給の状態を比較考慮し、最も便宜、最も有利なる商港に、各使用船を差向けるのである。不定期船業務の取引の盛なる商港には、右の如き世界の各海運市場の市況報告を、一般の不定期船業者のために蒐集し、供給するの機關もある。

不定期船業者は、右に述ぶるが如き營業をなすものであるから、一つの海運市場を中心として考ふれば、その市場に、供給者として運賃競争に現はれるものは、その市場に代理店、仲立人を有する所の、そしてその商港に差向け得る地位に於て使用船を現に有する所の、總ての不定期船業者である。

尤も、彼等は、いづれも、その使用船を就役せしむるに當り、單に、或る一つの航海に於ける儲船料若しくは運賃が有利であるとの故のみを以て、直ちに、それにこれを就役せしむるものではない。一旦それに就役せしむるとすれば、その次ぎに如何なる経過をとることゝなるであらうかを考慮して、最も有利適當と認めて後にその就役の航海を決定するのである。

即ち、第一の到着港に於て、再び積荷を求むることが出来るかどうか、更にこれを求め得るにしても、それを運送して到る第二の港に於て、また次の積荷を求め得るであらうか、或はその港に求め得なくとも、少くとも、その附近の港に於てこれを求め得るの狀態にあるかどうか、いふことを前述の如く、あらゆる通信機關によりて蒐集した情報によつて判斷し、空船航海（Ballast）をなす距離と機會とをなるべく少くする方針によりて、使用船を運用するのである。

これを譬ふれば、將棋の指手が、一つの駒を動かすにも、これを苟もすることなく、第二の行

動、第三の行動等を順次、理窟攻めに考へて後に、第一の行動を決するが如きものである。

若し、最初に、比較的に有利な運賃若しくは傭船料があるも、後を慮からずして、これをその方面に就役せしむることがあるならば、その到着地に到つて、何等の積込荷物なく、長期間荷待ちをするか、または長距離の空船航海の後に初めて第二の傭船若しくは積荷を獲るやうなことになるかも知れない。かくては、最初、幾分か有利と思はれた運賃若しくは傭船料も、何等有利なることなく、その後の空しき待荷停船や空船航海の費用を算入すれば、實は甚だしき損失となる。かくの如く、不定期船の營業者は、各方面の海運市場と常に聯絡を保ち、その中最も有利なるものを選択して、使用船の行動上許し得べき範圍内にある港に對しては、いづこにも、供給者として現はるゝものである。故に、これを一つの海運市場の立場より言へば、不定期船腹の供給者としてそこに現はれ得るものは、随分、弘汎なる範圍の不定期船業者であると共に、その供給上の競争は、頗る活潑なるものと言はねばならぬ。

三 定期船腹の需要

一つの海運市場に於ける定期船腹並びに不定期船腹の供給状態は、右に述ぶるが如きものである。次にその需要の状態如何と見るに、これも定期船腹の需要と不定期船腹の需要とは、多少趣

きを異にする所がある。

定期船腹の需要は、主として、工業製品、半製原料品、貴金屬、美術品、美術工藝品、香料、嗜好品、穀物、原料等の輸出入をなす荷主であり、不定期船腹の需要者は、材木、穀物、粗大原料、粗大重工業品、礦石、原礦、豆粕、石炭等の粗大嵩高品 (Bulky Cargoes) の輸出入をなす荷主である。これらの荷主は、勿論、直接に船腹の需要者として海運市場に現はるゝこともあるけれども、多くは、運送取扱人 (Freight Forwarder, or Forwarding Agents; Spediteur) を利用するを常とする。

直接海運市場に現はるゝ荷主や、運送取扱人は、海運界の事情に明かるきものであり、且つ船腹の需要供給の狀態について、日々情報を蒐集して居るものであるから、最も有利なる取引をなさうがために、その船腹需要の申出をなすべき市場と時機とについて選擇をする。

尤も、定期船腹の供給者は、前にも述ぶるが如く、一つの海運市場に於ては、一定のものであり、定期船の運賃はコンファレンスの協定によつて定まつて居るものであるから、殆ど選擇の餘地を剩さないものであるけれども、而もそれでも、内地鐵道網の發達と沿岸航海業の進歩とは、二つ若しくは多數の商港を競争關係に置くことゝなり、内地運賃と海洋運賃との全體に於て、いづれの港の定期船を利用するが、最も有利であるかの考慮を拂ふの餘地をつくることゝなる。

故に、沿岸航海業の發達したる商港の荷主、及び二つ若しくは多數の商港に對して同時に背面地帯となる地方の荷主は、海運市場に選擇をなし得ること、恰も、前に述べたる不定期船業者が、多數の海運市場に選擇を行ふと相似たる地位にある。

併し、定期船業者は、かくの如き、商港相互の競争が、やがて、彼等相互の競争となるの結果を避くるため、その同盟に於て、或は地域協定をなし、或は内地運賃を考慮して海洋運賃に差別的協定を設けて、貨物の爭奪を防ぎ、或は内地鐵道會社と連絡を結んで、商港相互の競争をなからしむることゝする場合がある。故に、定期船腹については、商港についても時機についても、荷主並びに運送取扱人は、選擇の餘地少きものである。

四 不定期船腹の需要

定期船事業の如き、同盟もなく、獨占もなき不定期船事業に於ては、その船腹の需要者たるものは、商港に所在するものも、背面地帯に所在するものも、いづれも、最も自由に、海運市場を選擇し、且つその取極めをなすの時機の選擇をなすことが出来る。

前に不定期船腹の供給について述べたるが如く、今日の不定期船事業にあつては、船舶の所有と運用とが合一したる場合もあり、またこの兩者が分離したる場合もあつて、そしてその運用は

主として備船運用である。故に不定期船腹の需要も、備船者としてその運用すべき船舶への需要と、荷主としての海運勞務の需要とがある。

備船運用の場合に於ては、備船者が一方に於ては、船舶の需要者となり、他方に於ては、運送勞務の供給者となる。備船者が船舶の需要者たる場合には、これに對應する所の船舶の供給者は、言ふまでもなく船舶所有者即ち船主である。備船者が運送勞務の供給者たる場合には、これに對應する所の需要者は、荷主である。

船舶所有者と備船者との間に立つて、所有者のために備船者を索め、備船者のために適當なる船舶を索むるものは、船舶仲立人(Ship-broker)である。備船市場に於て、需要供給の適合をはかる所の最も主要なる機關は、この船舶仲立人である。彼は、また、船舶賣買の仲立をなし、船舶の貸借の仲立をなし、積込陸揚げの事務を取扱ひ、海上保險の代理事務を取扱ふなど、要するに船舶に關する萬般の事務を取扱ふものである。

海運市場に備船の需要者即ち備船者として現はるゝものは、海運業者、運送取扱業者及び大荷主などである。海運業者は自ら船舶を所有し、市場の運賃により自らこれを運用するを有利と認むるときは、荷主の需めに應じてこれを運用し、また備船に應ずるを有利と認むるときは、單に船舶所有者たる資格に於て備船料を受領して他人の運用にこれを提供する。而して、市場運賃の

狀況により、自ら船舶を運用するを有利と認むる場合に於て、自己の所有船舶を以て不足を感じる場合には、單なる運用者たる資格に於て備船の需要者となつて海運市場に現はるのである。

我國の不定期船主の事業は、多くはかくの如きものであつて、ときとしては船舶の所有者として運用者相手に備船船腹の供給者となり、また荷主相手に海運勞務の供給者となり、ときとしては更に不定期船の運用者として、一方には船舶所有者に對して備船船腹の需要者となり、他方には荷主に對して海運勞務の供給者となるのである。

運送取扱業者 (Freight Forwarder) は、自ら船舶を所有せず、荷主の委託に應じて運送の取扱ひをなすものであるが、この場合に荷主の委託する所のものが大量貨物なるときは、彼は一方に於ては、船舶所有者に對して備船々腹の需要者となり、他方に於て、荷主に對しては海運勞務の供給者となつて、この運送を行ふのである。荷主のうちにも、また、常に大量の貨物を輸送するもので、海運界の事情に明るきものは、自ら備船々腹の需要者となつて船舶所有者より備船をなし、これに自己の輸送貨物を積載して、運用者となることもあるものである。

右に述べたる所のものが、或は備船々腹の需要者となり、或は海運勞務の需要者となつて海運市場に現はるゝ場合には、前にも述べたるが如く、不定期船腹の供給者が、世界各地より海運市場の情報を蒐集して、その供給者として現はるべき市場を選択すると同様に、彼等が需要者とし

て現はるべき海運市場についても、その取極めをなすの時機についても選擇をなすのであつて、また、この場合には定期船腹の需要の場合と異り、最も自由にその選擇をなすことが出来るものである。その有様は、恰も、株式賣買の取引に於て、その取極めをなさんとするものは、甲地、乙地、その他各地の取引所の相場を、電信電話を以て報告を受け、最も有利の取引所を、最も有利と思ふ時機に於て利用するに相似たるものがある。

五 海運取引所

不定期船腹の取引に於ては、一つの商港が一つの市場ではあるが、而も、また、特に、株式取引所と相似たる所の海運取引所 (Shipping exchange) なるものが、設けらるゝこともある。

海運取引所には、船舶所有者、船舶仲立業者、運送取扱業者、海上保険業者、荷主等が一定の時間に集合して、船腹の取引をなすのであつて、その主たるものは備船取引である。海運取引所は取引の設備として、ホールを設け、その手近き所に、世界各地より蒐集したる海事情報を揭示し、その他、必要なる参考書類印刷物刊行物等を整理備付けて取引者に便宜を供するのである。

この海運取引所なるものは、今日に於ては、不定期船腹の取引のために、特に設けられたる一つの特種機關であるが、その成立の沿革を見れば、海運市場たる一つの商港の中に於ても、それ

が自然に最も盛に行はるゝことゝなつた場所が、その取引關係の發達と共に、特に、これに形式付けて、海運取引所といふ名稱をもつ設備となつたものである。而も、これは、海運市場として甚だ古き歴史を有する倫敦に於て、最初に成立したもので、その後諸外國に設立せられたる海運取引所は、かくの如き自然的歴史を以て成立したと言はんよりは、寧ろ、倫敦のものを模倣して出來たものである。

今、倫敦に於ける海運取引所たる“The Baltic”の成立沿革を見るに、その起源は、海上保險者の社團である所の“Lloyd's”——正確に言へば The Corporation of Lloyd's——と同じく、珈琲店より發達したものである。

第十七世紀末から第十八世紀にかけて、倫敦には多數の珈琲店が流行した。そしてそれらは、自然にそこに集る客種に應じて、社交機關や取引機關となつたもので、國際商業の中樞である所の、今日 city といはるゝ方面の珈琲店は、言ふまでもなく、商業取引の機關となつた。かゝる商取引の機關となつた珈琲店のうちに、かの Edward Lloyd の經營して居つて、主として海上保險の取引に利用せられた所の“Lloyd's”もあれば、こゝに述べんとする“The Baltic”の前身たる“Virginia and Maryland”——後に“Virginia and Baltick”に改稱——もあれば、また“Jerusalem”といふものもあつた。この“Virginia and Baltick”の“Jerusalem”とは、主として海運業者——

定期船事業の未だ起らなかった當時に於ては、言ふまでもなく、不定期船業者——の集まる所となり、こゝに不定期船腹の取引、特に傭船取引が行はれたのである。

海上保険業者の "Lloyd's" が、遂に組合——後に社團——となつて Royal Exchange に事務所を設けたやうに、"Virginia and Baltic" と Threadneedle Street の South Sea House にその事務所を設け、それと共に世間より "The Baltic" と稱せられた。當時、穀物條令は廢止せられて、倫敦の外國穀物取引は隆盛となり、従つて穀物輸送船腹の取引せらるゝ "The Baltic" は益々繁昌することゝなつた。

その後スエズ運河は開通し、海底電信網は發達し、船腹増加と共に、"The Baltic" の事務所は再び取引商人の密集によつて狹隘となるに至つたが、また同時に同じくこの船腹取引の事業を目的とする所の "Shipping Exchange" なるや、"The Baltic" にとつては新たな競争者が現はれた。この "Shipping Exchange" は一八九二年 Billiter Street に設立せらるゝと共に、前述の "Jerusalem" はこれに合併せられた。"Jerusalem" という名稱は、そこに集まる船主が、多くは地中海東方地方の航路に就役する船舶の運用者であつたからである。併し、"Shipping Exchange" が出來てからは、こゝに集まるものは、地中海航路の船主のみではなく、濠洲その他殖民地航路の船主や商人、仲立人等も亦、こゝに於ける主要なる取引者となつた。

かくて“The Baltic”は“Shipping Exchange”とは對立して競争の姿であつたが、かくては、當然船腹の取引上却つて不利不便が多かつたから、この兩者は遂に一九〇〇年に至つて合併し、St. Mary Axe に建物を設けて、資本金貳拾萬磅の株式會社組織である所の“The Baltic Mercantile and Shipping Exchange, Ltd.”となつた。それが今日、“The Baltic”として知られて居るものである。

“The Baltic”といふ名稱は、バルチック海との貿易や海運と特に密接である事業との想像、若しくは更に進んでバルチック海専門の事業であるが如き誤解を惹き起し易い。その點、“Lloyd's”の如き人名より出でた名稱の方が事業の限界や種類に關する聯想をもたないだけ、誤解を惹き起さない長所があるとも言へる。併し、海事商業に關し、同じ様な沿革を以て生れ、同じやうな機關である所のこの二つのものについて、海上保険の方が“Lloyd's”といふ人名より出でたる名稱を冠し、海上運送の方が“The Baltic”といふ地方名より出でたる名稱をもつことゝなつたのは、深い意味があつてのことではない。たゞ事の偶然なる成行きより生じたのである。

“The Baltic”に於ては、世界各地に於ける船舶の發着、積荷の狀況、その運賃、荷物の出廻り状態、船舶賣買の模様、その代價、海難情況、その他海事に關する諸般の情報を蒐集分類して取引の便に供する設備があり、こゝに集る人達は、各國の國籍に分れ、船主あり、船舶仲立業者あ

り、穀物商人あり、石油石炭材木の商人があり、棧橋業者あり、曳船業者あり、その他の商人及び買手もある。そこでは、不定期船の備船取引が盛に行はれると共に、その運送取引が取結ばれ、また不定期船に積込まれたる貨物が全部一纏めとして賣買せられる。そして、その航路もバルチック海に限らざることは言ふまでもなく、亞米利加航路、極東航路、濠洲航路、地中海航路その他世界到る所の航路の取引が行はれるのである。

倫敦の“The Baltic”に倣ひて、北米各地には、Maritime Exchange なるものが設けられた。その中、主なるものは、紐育、費府、クリーブランドの Maritime Exchange である。

我國に於ても、“The Baltic”の組織に倣ひ大正十年に神戸海運集會所が、資本金拾萬圓の株式會社として設立せられた。株主を以て正會員とし、副會員及び準會員がある。これらの會員たるものは、船主、船舶仲立業者、保險業者、貿易業者及びその代表者又は使用人である。その事業も“The Baltic”に倣ひ、取引設備を設けると共に海事情報を供給するにあつて、定款第三條には「當會社は、海運及びこれに關聯する業務を營むもの、爲めに、集會所を提供し、商談に便し、且つ船舶及び貨物に關する報道を迅速に蒐集して參考に供し、以て日本海運の進歩發達を圖るを目的とす」と規定して居る。

神戸海運集會所は、我國に於ける唯一の海運取引所である。その設立は世界大戰の海運界未曾

有の好景氣に刺戟されて出來たのであるが、創業以來尙ほ年月を閲することの淺きと、その後の海運界に於ける世界的不況に際したるにより、今日に於ては、未だ豫期の如き成績を擧げて居らないやうである。併し、神戸の世界海運界に於ける地位より推せば、將來に於けるその發達を十分に期待することが出來るであらう。

海運取引所なるものは、右に述ぶるが如きものである。この事業は、今日に於ては、株式取引所の如く免許事業ではなく、任意事業である。而も、また、株式取引所の如く、一定の取引について地方的獨占を賦與せられたものとも異り、海運取引がこの取引所以外に於て當然多く行はれるものである。故に、今日に於ては、一つの商港がやはり一つの海運市場であつて、海運取引所なるものはその特殊なるものであると言はなければならぬ。